

Nr 309

Av herr **Bohman m. fl.**, om åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

(Lika lydande med motion nr 244 i Första kammaren)

År efter år har trafikdöden på våra vägar krävt allt fler offer. Även om den preliminära siffran för antalet dödade har undergått en viss minskning under det senaste året är den dock så skrämmande hög som 1 060. Det totala antalet skadade stiger likaledes år från år. Under 1966 ådrog sig preliminärt ca 4 417 personer svåra skador medan över 15 173 personer fick lindriga skador.

Dessa siffror visar hur allvarlig och angelägen hela frågan om trafiksäkerheten i dag har blivit, desto allvarligare som bilparkens storlek växer i snabb takt. Under endast de senaste åtta åren har antalet personbilar fördubblats, och den senast tillgängliga prognosen över hur många personbilar vi räknar med att ha i framtiden visar att vi år 1975 kommer att ha omkring tre miljoner personbilar, vilket är i det närmaste en fördubbling i jämförelse med dagens antal. Tack vare en rad åtgärder, som har vidtagits för att åstadkomma ökad trafiksäkerhet, har olycksfallens antal inte ökat i samma våldsamma takt som trafikutvecklingen. Hade sådana motåtgärder inte vidtagits skulle läget varit ännu mer katastrofalt.

Säkerheten på våra vägar och gator är redan i dag otillfredsställande. Med den fortsatta starka stegringen av antalet motorfordon kan säkerheten på vägarna bli än sämre om vi inte intensifierar trafiksäkerhetsarbetet. Vägarnas kondition har också stor betydelse. Eftersläpningen i utbyggnaden av vårt vägbestånd i jämförelse med vägplanen — vilken är betydande om man tar hänsyn till vägkostnadsindex — inger bekymmer även då det gäller trafiksäkerheten. Av de utländska undersökningar som gjorts framgår med önskvärd tydlighet vilken stor roll goda vägar spelar för säkerheten.

Utom den humanitära aspekten har problemet också en nationalekonomisk sida. Samhällets kostnader för trafikolyckorna 1964 beräknades till 1 500 miljoner kronor. Med den trafikutveckling vi har kommer kostnaderna för innevarande kalenderår att stiga ytterligare.

Om antalet olyckor kunde skäras ner med bara 5 % skulle det främst innebära att en mängd människor, däribland ett stort antal barn och ungdomar, kunde räddas till liv och hälsa men också att en besparing

av samhällets resurser med över 100 miljoner kronor kunde ske. Det defaitistiska resonemang som ibland förs och som går ut på att dessa uppoffringar är det oundvikliga pris vi får betala för standardutvecklingen kan under inga förhållanden accepteras. En mängd åtgärder kan vidtagas för att förbättra trafiksäkerheten. Men för att detta effektivt skall kunna ske fordras ett tillräckligt omfattande och tillförlitligt grundmaterial.

Insamling och bearbetning av sådana uppgifter som belyser vägtrafikolyckornas innebörd för olika trafikantgrupper sker i dag kontinuerligt, men inte i den utsträckning som kan anses önskvärd. För att med någorlunda säkerhet kunna bedöma de faktorer som påverkar trafiksäkerheten är resurser på forskningens område av avgörande betydelse.

Trafikolyckornas innebörd kan för närvarande bäst belysas genom beräkningar över vad de kostar samhället i form av skadade och dödade. Personskadornas fördelning på olyckstyper och tidsperioder, åldrar och trafikanttyper kan också ge vägledning för planering av forskning och åtgärder i avvaktan på de mer detaljerade resultat som ovan antytts.

Den senast gjorda, mer omfattande sammanställningen av personskadeolyckor i trafiken bygger på statistiska centralbyråns material från 1963. Den har utförts av statens trafiksäkerhetsråd.

Rapporten ger en intressant bild av olika trafikantgruppers andel i olycksstatistiken, när olyckorna inträffar, och hur de sker.

Antalet skadade bilförare (inkl. dödade) 1963 uppgick i genomsnitt till 17 personer om dagen. En tredjedel av dessa skadades inom tätbebyggt område, vilket jävar den utbredda föreställningen att risken för skador vid låg hastighet är obetydlig. Halva antalet skadade var under 30 år och mer än en tredjedel under 24 år. Det betyder att de sex lägsta körkortsårsklasserna svarar för en mycket väsentlig del av det totala antalet skadade.

Bilpassagerarna svarar för liknande siffror, men på grund av att åldersgränsen 18 år för körkort inte här är aktuell är förskjutningen mot de yngre åldrarna än mer markant. Mer än hälften av de skadade bilpassagerarna var under 24 år.

Totalt skadades 2 564 mopedförare eller i genomsnitt 7 personer om dagen. Ca tre fjärdedelar skadades inom tätbebyggt område. Angående åldersfördelningen är att märka att åldersgränsen 15—17-åringar ensamma svarade för mer än en tredjedel av samtliga olyckor. Det betyder också att antalet skadade mopedförare i dessa åldrar var mer än fem gånger så högt som för närmast efterföljande åldersgrupper. Det torde knappast råda något tvivel om att denna fördelning till en del måste bero på att ungdomarna senare i stor utsträckning övergår till andra trafikantkategorier.

Att observera är att vi beträffande mopedisterna inte kräver utbildning eller har någon kontroll av kunskaper och färdigheter motsvarande körkortsproven för bilförare. Möjligheterna att påverka denna kategori i sä-

kerhetsfrämjande riktning inskränker sig därför i huvudsak till skolans trafikundervisning och den allmänna trafikpropagandan. En skadeförebyggande åtgärd är propagandan för användande av störthjälm, som bör igångsättas när normerna för störthjälmars konstruktion blivit utarbetade. Dessa beräknas bli klara innevarande år.

Det förhållandet att man i grundskolan i stort sett endast har en årsklass över femton år ger en god möjlighet att mäta effekten av undervisning och propaganda i trafiksäkerhet. Förutsättningen härför är att uppföljningen under flera år anordnas så, att resultaten kan föreligga snabbare än via den officiella statistiken. Man skulle då kunna från ett år till ett annat bedöma effekten av propagandakampanjer, riktade till denna speciella kategori och åldersgrupp, genom en eventuell minskning i antalet skadade.

Det faktum att debutantåldern för mopedisterna har ett så stort antal skadade, jämfört med cyklister och fotgängare, gör det angeläget att få klarlagt om detta förhållande beror på att mopeden är det första motorfordon man får köra och i så fall om det är större svårigheter att säkert manövrera detta fordon än till exempel en cykel, om enbart hastighetens betingar det höga antalet skadade eller om de unga mopedförarna oftare än andra trafikantgrupper befinner sig ute i trafiken. Det skulle vara av stort intresse att i första hand undersöka vad en intensifierad propaganda här kunde utträta.

För cykelförare ligger det största antalet skadade inom årsklasserna mellan 5 och 14 år, alltså huvudsakligen skolbarn under mopedåldern. Åldrarna mellan 15 och 44 år har ett relativt lågt antal skadade, medan antalet återigen stiger för åldersklasserna däröver.

Fotgängarna har största antalet skadade inom årsklasserna mellan 4 och 14 år, alltså för förskolebarn och barn på skolans låg- och mellanstadier. Årsklassen mellan 15 och 17 år uppvisar det minsta antalet skadade och siffrorna stiger därefter oavbrutet för att nästan vara lika höga i den äldsta som i den yngsta årsklassen.

I samtliga trafikantkategorier uppvisar några få låga åldersgrupper ett mycket stort antal skadade, och det finns anledning antaga att dessa åldersgrupper representerar debutantåldrarna för respektive trafikantkategori. Vidare kan man antaga att det för bilpassagerarna är så, att dessa är passagerare till förare av i stort sett samma åldersgrupp. För övriga trafikanter kan man, förutom debutanttoppen, se en något ökande tendens mot de högre åldersgrupperna. Om hänsyn tas till årsklassernas minskning med stigande ålder blir denna tendens givetvis mer uttalad. Det är också konstaterat att skadornas svårhetsgrad stiger med stigande ålder.

Det faktum att de yngre åldersgrupperna kvantitativt utgör det dominerande problemet ur personskadesynpunkt inbjuder till frågan huruvida

denna fördelning betingas av att dessa åldersgrupper har en större riskexposition, d.v.s. förekommer oftare i trafiken än övriga åldersgrupper. För att belysa denna frågeställning fordras tillgång till ytterligare uppgifter som i dag är mycket svåra att få fram.

En antydning om hur resultatet av en riskberäkning kan komma att utfalla för vårt land kan man få genom jämförelse med ett par utländska undersökningar. En undersökning i Tyskland 1957—1959, som behandlar förarnas förekomst i trafiken (årlig körsträcka) och erfarenhet (sammanlagd körsträcka) och som dessutom innehåller försök att bestämma den fysiska och psykiska kapaciteten på ett relativt begränsat antal försökspersoner, ger vid handen att bilförare upp till 25 års ålder har en relativt lägre trafikantpassning än äldre, att den bästa anpassningen har grupperna mellan 25 och 55 år, varefter anpassningen åter sjunker. Största risken för olycksfall har alltså grupperna under 25 år och över 55 år.

Ett mycket omfattande material från trafiken på amerikanska highways rapporterar den amerikanske vetenskapsmannen Solomon 1964. Resultaten av undersökningarna överensstämmer i stort med de ovan nämnda.

Det är också av utomordentligt intresse att studera när skadorna uppkommer och vid vilka situationer dessa inträffar för de olika åldersgrupperna. Vad gäller personbilsförarna visar de under vardagarna en i stort sett jämn fördelning över de olika åldersgrupperna med undantag för ett något större antal unga förare på onsdagskvällarna. Men framför allt domineras olyckstalen av åldrarna mellan 18 och 25 år under natten mellan lördag och söndag.

Övriga trafikantgrupper — mopedister, cyklister, fotgängare — skadas vanligen under dagtid utan någon anmärkningsvärd fördelning över veckans olika dagar.

Hur uppstår då skadorna? En jämförelse mellan singleolyckor, kollisionsoolyckor och övriga olyckor inom ej tätbebyggt område visar:

att singleolyckorna (d.v.s. alla olyckor där endast ett motorfordon och ingen annan trafikantkategori, således inte heller fotgängare eller djur, varit delaktiga) som inträffar under lördag—söndagsdygnet domineras av 18—20-åringarna med ett särskilt högt antal under lördagskvällen och söndagsmorgonen.

Övriga veckodagar visar en jämnare fördelning på de olika åldersgrupperna, nämligen

att samma tendens kan utläsas för olyckstypen kollision mellan fordon, men här är skillnaden mellan de yngre och de äldre skadade betydligt mindre. Olycksfrekvensen stiger till det dubbla under lördag och söndag i jämförelse med övriga veckodagar, samt

att gruppen övriga olyckor endast omfattar ett fåtal skadade inom

varje årsklass utan några mer påtagliga anhopningar. Samma tendenser som föreligger för singleolyckorna och kollisionsoleckorna kan visserligen iakttas, men materialet är för litet för säkra slutsatser.

Det är bekant från flera undersökningar att singleolyckorna är den vanligaste olyckstypen i vårt land. Det förefaller sannolikt att singleolyckorna, där problemet för föraren endast består i att hålla fordonet kvar på vägen oberoende av all annan trafik, skulle vara den olyckstyp där bristande erfarenhet och därmed större tendens till bristande hastighetsanpassning främst skulle komma till uttryck. Att denna olyckstyp relativt sett oftare skulle inträffa vid låg trafikintensitet och då främst under sådana tider på dygnet då åldersfördelningen bland trafikanterna är förskjuten mot de yngre åldrarna är rimligt. 1962 års siffror talar för att så är förhållandet. De visar sålunda att singleolyckorna svarar för ett mycket stort antal skadade unga förare och passagerare i personbilar.

Olyckstyperna kollision mellan fordon och övriga olyckor visar också det relativt största antalet skadade inom årsklasserna med de yngsta förarna. Dessa olyckstyper förekommer oftare under dagtid, vilket är naturligt med hänsyn till deras samband med en högre trafikintensitet. Som man kan vänta drabbar skadorna här i större utsträckning än då det gäller singleolyckorna de äldre årsklasserna, relativt sett.

Eftersom flertalet personer uppträder i olika trafikantkategorier under olika skeden i livet innebär det för den som under förskoleåldern debuterar som fotgängare, under skolåren som cyklist, vid 15 år får moped och vid 18 tar körkort för bil att han ända upp till 25 års ålder befinner sig inom de grupper som har det största antalet skadade inom respektive årsklass. De oskyddade trafikantgruppernas med åldern stigande antal skadade innebär också att samma person, om han slutar att köra bil i 55—60-årsåldern, återbördas till de trafikantgrupper som där har högsta antalet skador.

Detta förhållande ger anledning att ställa frågan om inte människans förmåga att anpassa sig till trafikens krav är alltför begränsad för att man skall kunna hoppas på att med enstaka punktsatser nå en rimlig säkerhet i trafiken. Det är angeläget att människans kapacitet som trafikant görs till föremål för en brett upplagd forskningsinsats. Det är härvid nödvändigt, för insamling och bearbetning av grundmaterialet, planering och utförande av undersökningar och experiment och för kontroll av effekten av olika vidtagna åtgärder, att samordning av åtgärder inom alla trafiksäkerhetsforskningens fält sker genom gemensam planering av arbetet och redovisning av resultaten.

En långtidsplan för åren 1965/66—1970/71 har utarbetats inom statens trafiksäkerhetsråd. Det är angeläget att rådet ostört får utveckla sin verksamhet i enlighet med denna och att justeringar får göras om dagens trafiksituation skulle förändras på ett oväntat sätt, t.ex. i samband med över-

gången till högertrafik, samt att de beräknade anslagen inte tillåts bli urholkade genom den fortgående penningförstörelsen.

Forskningen bedrivs i dag med tämligen begränsade resurser men har i sin tjänst en kunnig och kvalitativt sett högtstående personal. Det är därför mycket angeläget att tillräckliga resurser ställs till förfogande för att man effektivt skall kunna utnyttja de personella tillgångarna.

De praktiska åtgärder som denna forskning hittills lett fram till är bl.a. hastighetsbegränsningarna och försök med intensifierad trafikövervakning. »För att tillgodose kravet på trafiksäkerhet vid stadsplanering har trafiksäkerhetsrådet också undersökt trafikolyckornas samband med planeringen av bebyggelse och trafikleder och dessutom ett speciellt studium av gångtrafikens säkerhetsproblem. Dessa studier, som tagit flera år i anspråk, har trafiksäkerhetsrådet utfört i Göteborg i samråd med Chalmers tekniska högskola. Resultatet av denna undersökning är att vänta i början av innevarande år.»

De tillfälliga hastighetsbegränsningar som förekommit de senaste åren har bidragit till en klar minskning i antalet inträffade olyckor. Flera stora undersökningar gjorda av statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp TRAG ger belägg för detta.

Vid hastighetsbegränsade helgperioder sjunker det totala antalet olyckor påtagligt i jämförelse med angränsande fartfria perioder. Denna tendens synes vara mer uttalad på länsvägar och mindre vägar än på riksvägar, även om den också där är tydlig. När det gäller enbart personskadeolyckor och framför allt svåra sådana visar hastighetsbegränsningen emellertid den största effekten på riksvägarna.

Den olyckstyp som mest markant påverkas av hastighetsbegränsningar synes vara singleolyckorna, men även mötesolyckorna reduceras kraftigt.

För att eliminera effekten av den olika trafiksammansättning som kan antas råda under hastighetsbegränsade helgperioder och angränsande fartfria perioder har man också jämfört helgperioderna med samma perioder under tidigare år dessa varit fartfria. En sådan jämförelse förstärker intrycket av hastighetsbegränsningarnas positiva effekt.

Från och med julen 1960 till och med den 13 april 1966 har tillfällig hastighetsbegränsning rått under 428 dagar. Med stöd av den ingående statistik som föreligger kan man sluta sig till att över 200 människor undgått trafikdöden. Siffrorna blir ännu mycket större vad gäller genom trafikskador invalidiserade människor. Ett människoliv kan visserligen inte värderas i pengar, men även samhällsekonomiskt innebär en klar nedgång i olycksstatistiken en avsevärd vinst. Sålunda kan, med de beräkningar som gjorts, en minskning av antalet döda i trafiken med 200 personer värderas som en nationalekonomisk vinst av över 100 miljoner kronor.

Ett brett upplagt försök med förstärkt trafikövervakning företogs under

augusti och september 1965 på delar av europavägarna 3 och 18. Resultatet av denna gav en påtaglig reduktion av antalet olyckor. Vad gäller samtliga olyckor där personer kommit till skada (inkl. förolyckats) nedbringades dessa till endast en tredjedel av det antal man haft att räkna med. Vid bedömningen måste emellertid särskild hänsyn tas till att slumpen kan ha haft ett visst inflytande, då olyckstalen är relativt låga. Slumpen kan dock inte ensam förklara den mycket stora skillnaden i olycksutvecklingen.

Undersökningen bekräftar vad man vid liknande undersökningar i andra länder erfarit, nämligen att en intensifierad trafikövervakning har en mycket gynnsam effekt på olycksutvecklingen.

De åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte som här redovisats och som grundar sig på de senaste årens forskningsresultat visar hur utomordentligt angeläget det är — inte bara av humanitära skäl, utan också av ekonomiska — att trafiksäkerhetsforskningen successivt byggs ut. Tillfällig hastighetsbegränsning och förstärkt trafikövervakning har visat sig effektiva i kampen mot trafikdöden. Det är inte uteslutet att andra åtgärder som i dag inte prövats eller ens är under diskussion kan ha liknande effekt. Det finns ingen anledning att med resignation se på de år från år stigande olyckssiffrorna. Men enstaka punktinsatser eller på måfå insatta åtgärder har inte den långtgående effekt som är nödvändig. För att trafiksäkerheten skall förbättras i nämnvärd grad måste stora krav ställas i fråga om insamling av material från alla de fält som berörs, bearbetning, information och snabba åtgärder — större krav än som i dag kan uppfyllas. Enligt vår uppfattning har trafikforskningen, trots att betydelsefulla insatser redan gjorts, ännu inte de resurser som krävs för att i alla led effektivt kunna arbeta. Det moderna samhället får inte förlora greppet över den explosionsartade trafikutvecklingen på våra vägar. Samhället får inte stillatigande betala vad denna utveckling kostar i antalet döda och skadade människor. Större insatser måste göras för att förhindra uppkomsten av trafikolyckor. Det måste vara uppenbart för envar att preventiva åtgärder här är en mycket god investering. Följande åtgärder anser vi skulle medföra förbättrad trafiksäkerhet:

- 1) En ökad insats av forskning för att klarlägga trafikolyckornas uppkomst, förlopp och betydelse för den enskilde och samhället. Härigenom bör man erhålla det underlag som behövs för att påvisa och angelägenhetsgradera de åtgärder som kan komma i fråga för att befrämja trafiksäkerheten. Denna insats bör ha formen av dels permanent organiserade arbetsgrupper för en kontinuerlig uppföljning av trafikens omfattning och sammansättning under olika förhållanden och de olika trafikantgruppernas belastning av personskadeolyckor, något som också förutsätter inrättande av centralt register för körkort och fordon, dels institutionell forskning beträffande fysiologiska, psykologiska och pedagogiska problemställningar i trafiken. Detta förutsätter bl.a. tillgång till en avancerad kör-

simulator och experimentbanor.

2) En effektiviserad undervisning och träning av körkortsaspiranter på basis av aktuella forskningsrön med huvudvikten lagd på att med olika medel söka minska personskadeolyckorna vid landsvägskörning och i mörker. I körkortsutbildningen bör vidare ingå undervisning i omhändertagande av skadade personer. Problemet om de nyblivna förarnas olycksbenägenhet bör ytterligare studeras.

3) En effektiviserad övervakning som tar hänsyn till olyckornas fördelning på trafikantgrupper och tidsperioder och med främsta uppgift att upplysa, varna och tillrättavisa trafikanterna. Här bör särskilt framhållas den stora betydelse som helikopterövervakningen visat sig ha. I årets statsverksproposition föreslår departementschefen att två helikoptrar anskaffas i detta syfte. Vi finner rikspolisstyrelsens äskande om ytterligare fyra helikoptrar väl motiverat och uttalar den förhoppningen att utrymme för en sådan anskaffning så snart som möjligt måtte upptagas i budgeten.

4) Undersökning i syfte att klarlägga minskningen i antalet inträffade olyckor vid förstärkt trafikövervakning. Man bör då även beakta de ökade personalresurser som denna förstärkta övervakning kräver. Härigenom torde man kunna göra en lämplig avvägning av vilka trafikövervakningsinsatser som ger bäst uttryck för både den enskilde och samhället.

5) En effektiviserad propaganda riktad till de grupper och avseende de trafiksituationer där problemet är störst. Denna bör i första hand vända sig till de unga men även ta sikte på att informera föräldrar, lärare och övriga som frivilligt engagerar sig i trafiksäkerhetsarbetet. Till effektiviseringen hör även en fortlöpande vetenskaplig kontroll av effekten av sådan propagandaverksamhet.

6) Större resurser för ambulanstjänst och förbättrad utbildning av ambulanspersonal. Många dödsfall i trafiken skulle ha förhindrats om kompetent vård snabbt kunnat ges.

Med hänsyn till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville understryka vikten av ökade insatser till vinnande av en förbättrad trafiksäkerhet och därvid särskilt peka på de uppslag som framförts i föreliggande motion.

Stockholm den 24 januari 1967

Gösta Bohman (h)

Leif Cassel (h)

Rolf Eliasson (h)

Carl Eric Hedén (h)

Astrid Kristensson (h)

Tage Magnusson (h)

i Borås

Hans Nordgren (h)

Bo Turesson (h)

Karin Wetterström (h)